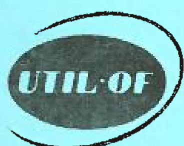
Carpeta 2A
CAJA 13

INTEGRACIÓN Y DESARROLLO DE LAS ISLAS MALVINAS

EL ESFUERZO ARGENTINO HASTA 1982

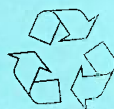
Brig. CARLOS BLOOMER REEVE



INDUSTRIA ARGENTINA



CARP VELOZ F 55



Ningún soldado o personal de cuadros se movilizaba con casco de acero, aparentemente no les era obligatorio, todos utilizaban boinas de colores, inclusive, personal de la RAF. Hecho un comentario del tema con un cabo de ordenes del jefe del campo de PPGG, expresó que la boina era celta, pero con el deseo inglés de imitar a los escoceses, en poco tiempo iban a creer que era inglesa.

Los uniformes eran mimetizados o de combate con la única distinción de las *caponas* de RN o RAF.

La ducha

El martes 29 de junio el mayor Price comunicó que al día siguiente estaría disponible una ducha para los PPGG, se tuvo que construir un tanque suspendido que se llenaba dos veces por día con agua potable. Calculando una ducha de un minuto y medio por persona se podrían bañar veinticinco personas por la mañana y otro tanto por la tarde. El inconveniente era que estaba a la intemperie y disponía de una sola pared. El agua estaba a temperatura ambiente, y se dispondría de toallas.

El embarque y permanencia en el ferry St Edmund

A primera hora del día 30 de junio el jefe de la custodia se presentó a los oficiales superiores para informarles que en pocas horas embarcarían en el *ferry*, el traslado se haría con helicópteros.

La resolución británica hizo estallar una bomba de rumores. No se podía obtener información complementaria.

La versión más persistente fue que el traslado sería a Ascensión, donde se nos internaría hasta que el gobierno argentino cediese en algún tramo que se estaría negociando. También hubo románticos que hicieron correr la idea de que el destino sería Santa Helena basándose que era una isla aislada de la que Napoleón no había conseguido escapar.

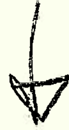
Los aviadores militares que habían aterrizado en la Ascensión desalentaban la posibilidad en base a que un contingente tan grande ocuparía los pocos edificios disponibles que estaban alquilados a la NASA. Tampoco era lógico Santa Helena, excepto que permaneciesen embarcados ya que la isla tiene escasez de agua potable y sus 5.000 habitantes son alentados para que emigren por ser una colonia onerosa. Belice también fue incluido entre los rumores.

El 30 de junio a las 9:30 hs. se dispuso que cada oficial, suboficial y soldado argentino sea revisado por personal medico británico, se hizo una revisación

1° MAYO DARWIN

FALLECEN DURANTE EL ATAQUE

Jukic y 7 suboficiales



de estos, cuantos murieron en el traslado

Carpeta 2A
Caja 13

"Esto significa simplemente que las siderales sumas de dólares que figuran actualmente como activos en las cuentas de los acreedores no podrán nunca ser cobradas. Esta realidad que rompe matemática, económica y moralmente los ojos, convierte a todo el sistema financiero internacional en una verdadera ficción, una fenomenal pompa de jabón que podría estallar apenas alguna de las partes se niegue a continuar alimentando esta monumental fantasía consistente en decir que la deuda se está pagando, cuando en realidad apenas si logramos ir administrándola, con suma dificultad. Bastaría, en efecto, que la virtual insolvencia de los deudores se viniera a formalizar de alguna manera para que el "crac" se produzca y el caos se instale inevitablemente. Todos debemos hacer mientras tanto "como si" la deuda se fuera a pagar -y a cobrar- algún mitológico día; cuando en realidad todos sabemos de antemano que ese día no ha de llegar jamás. Pareciera que, en este asunto de la deuda externa, el mundo viviera esperando a Godot".

De todo punto de vista, el material recopilado en "El desafío externo" es de sumo interés y lectura provechosa, aún para el lector argentino que deberá por momentos obviar algunas cuestiones domésticas de estricto interés para los orientales. En cuanto a sus enfoques globales se trata de un trabajo que aporta elementos valiosos para la elaboración de una verdadera política continental independiente, provechosa y poderosa.

J.Ramiro Podetti

Del original se [illegible] y las referencias que en [illegible] forma [illegible] a GB [illegible] en los RR con la RA.

El futuro argentino no puede desentenderse de su relación con la Antártida, el Atlántico Sur y la conexión bioceánica. En ese contexto también debe ubicarse la importancia presente y futura de las Malvinas. El autor, profundo y directo conocedor del tema, aclara las circunstancias diplomáticas que antecedieron al conflicto armado y brinda un pormenorizado informe sobre el esfuerzo realizado hast a 1982 en bien del territorio de Malvinas y de la población malvinera.

c. f. bloomer reeve

Integración y desarrollo de las Islas Malvinas: el esfuerzo argentino hasta 1982

La tremenda significación del 2 de Abril de 1982 ha opacado en buena medida toda la historia anterior de las Islas Malvinas y de sus relaciones con la Argentina continental. Sin embargo, para una cabal comprensión del proceso Malvinas y de su desemboque en el 2 de Abril, es imprescindible el conocimiento de la historia inmediatamente anterior. Contribuir a ese conocimiento es, en buena medida, el propósito de las siguientes páginas. También ha de beneficiar esa comprensión la consideración de algunos aspectos referentes al rol histórico de las Islas para el Imperio Británico así como las características humanas y sociales de los habitantes isleños.

UN POCO DE HISTORIA

En principio el tema del archipiélago no fue una cuestión nuestra y del Reino Unido exclusivamente. A través de su historia, que comienza ya en el siglo XVI, apreciamos que fue causa de conflictos entre las potencias navales más poderosas. Así lo fue entre España y Francia, entre España e Inglaterra, entre las Provincias Unidas del Río de la Plata (como sucesoras de España) e Inglaterra, entre Inglaterra y Alemania, y finalmente entre la Argentina por un lado e Inglaterra y sus aliados y socios —EE.UU. y los signatarios de la OTAN— por el otro.

En lo que hace al conflicto entre la Argentina y Gran Bretaña, sabemos que se inscribe en un marco más amplio. La República Argentina recibió agresiones del Reino Unido desde 1763 y fuimos también sus socios preferenciales, beneficiarios de obras de infraestructura que aún hacen a nuestra vida económica y que ningún otro país de Europa pensó en ofrecer. Pero tal vez nunca estuvo claro el por qué de esa política, dónde encajábamos en su creación imperial. Posiblemente esto hoy esté más claro. La idea geopolítica del Imperio Británico consistía en poseer enclaves en puntos estratégicos de la Tierra, de modo parecido a como también procuraron hacerlo franceses y holandeses. Del mismo modo en que después lo harán también los Estados Unidos. Pero Gran Bretaña consiguió materializar plenamente el concepto, y aún conserva algo de esta estructura a través de la "Comunidad Británica". Conciente de sus limitaciones luego de la Guerra Mundial, ayuda a los Estados Unidos a que la sustituya. Como ejemplo, baste recordar la transferencia de las islas Diego García, a pesar del costo político de la generalizada

condena que el hecho suscitó en los foros internacionales. Con esas bases o "enclaves" tuvo y tiene aún la libertad de pivotear con sus fuerzas en distintas orientaciones, imponer su comercio y pesar en las negociaciones mundiales. Canadá era útil para América del Norte, las islas del Caribe y Belice para América Central, y las Malvinas para el Atlántico Sur, la Antártida y la comunicación interoceánica del Atlántico y el Pacífico. Sobre la Argentina intentó imponerse con distintos instrumentos: las armas, el comercio, la inversión, la cultura, etc. pero sin un éxito permanente salvo en la porción territorial de las Malvinas. Y cabría aún preguntarse si el objetivo de su permanencia allí no está en tener un elemento de negociación para ejercer influencia futura sobre el resto de la Argentina.

Pero indudablemente las Malvinas, las "Falkland Islands and Dependencies", tuvieron un gran valor estratégico para el Imperio, cuando fueron base para los grandes veleros que cruzaban de un océano al otro, como un punto de apoyo necesario. Como prueba del intenso tránsito, grandes veleros quedaron para siempre en las Islas, teniéndose registrados doscientos cincuenta barcos hundidos en su derredor, incluso naturalmente algunos con bandera argentina. Entre otros, quedaron en sus frías aguas, el velero más grande del mundo, el "Great Britain", luego reflotado y convertido en museo en los EEUU, o el velero metálico "Lady Elizabeth". (El Great Britain fue reflotado y es museo en EEUU). Otros muchos restos visibles, inclusive de barcos negreros, son testimonio del papel de las Islas en el esquema de enclaves del Imperio. Fue también astillero para reparaciones durante muchos años y lugar de escala para el tráfico de buscadores de oro a Alaska. Ya sobre la finalización del siglo pasado fue el apostadero imprescindible de la región para la carga del carbón en las naves de la "Royal Navy". Este papel perduraría —transformado con el tiempo en la carga de diesel naval— al punto de ser la causa determinante del ataque de la flota del almirante Graf Spee. Durante la Segunda Guerra Mundial se fortificaron las Islas con 2000 hombres, varias fragatas, artillería de costa —cuyas piezas luego serían puntos turísticos— y emplazamiento de artillería antiaérea al sur de la aldea capital, luego Puerto Argentino. Combate con el Graf. SPEE

Con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, su utilidad se orientó a la Antártida. Se instaló una cabecera del "British Antartic

Survey" con una dotación de casi diez personas —reducida en 1975 a dos— y fue escala de los RRS (Royal Research Ships) "Biscoe", "Bransfield" y HMS "Endurance".

UNA COMUNIDAD COLONIAL TÍPICA

En este peculiar espacio del archipiélago se encuentra un poblador que conviene comprender, ya que su psicología e idiosincrácia hace a la forma de aplicación que se escoja para nuestros proyectos futuros sobre las Islas.

El verdadero isleño es llamado "kelper", adjetivo que proviene de la palabra "alga" y es más bien ofensivo, aunque la costumbre hace que sea aceptado con cierto gusto. Hasta 1982, las Malvinas tenían un *status* particular al estar asociadas al "Common Wealth", pero esto a su vez no les permitía a los *kelpers* residir en Inglaterra excepto que estuvieran amparados por la ascendencia directa de un británico en un máximo de tres generaciones. Esta cuestión fue modificada a raíz de la Guerra de las Malvinas, pero hasta 1984 el nativo malvinero no tenía más derechos que el nacido en Santa Helena, Hong—Kong o Pitcairn. La mayor parte de los nativos son descendientes de escoceses, irlandeses, algunos galeses y una minoría de chilenos, noruegos y aún argentinos; Normalmente la mayoría de la población estable es *kelper*. La cantidad total de pobladores ha variado entre los 1600 y los 2200 en los últimos cuarenta años, siendo en la actualidad 1850, de los cuales son *kelpers* unos 1400 y el resto "expatriados" británicos o extranjeros. Estas cifras no contemplan [illegible] las fuerzas armadas acantonadas. Se entiende por "expatriados" a los británicos que se radican transitoriamente para cumplir un contrato con el gobierno de ocupación o con el gobierno británico, la FIC (*Falkland Island Company*) u otra empresa. Extranjero se considera al resto de la población, a quienes les está vedado adquirir propiedades.

Las características sociales de esta comunidad son muy particulares. En primer lugar es una comunidad típicamente isleña; en segundo lugar, vive casi aislada del mundo, al que sólo conoce por películas, videos o algún viaje por motivos de salud al Continente. En tercer lugar su composición humana está desequilibrada por escasez de mujeres (hay un 20% más de hombres que de mujeres). La movilidad social es casi inexistente ya que no hay canales libres por la reducida dimensión social. Están

obligados a una intensa convivencia, y por ende suelen tratar de preservar celosamente su intimidad dada la extrema proximidad de todo y la vulnerabilidad de la vida privada en relación a los comentarios. No existe interés en la competencia; se trata de una sociedad en general satisfecha con su *status* y con el rol que desempeña. Prefieren la seguridad al progreso. No hay desocupación o vagancia pero tampoco exceso de trabajo ni horarios extendidos. Los jóvenes ambiciosos emigran y su preferencia los condujo durante mucho tiempo a Nueva Zelandia —donde hay una numerosa colectividad de *kelpers* que les facilita su integración— hasta que este país suspendió la inmigración. Los *kelpers* son gente sumamente honesta y que trabaja con dedicación y esmero, pero evitando hacer grandes esfuerzos. Son hábiles en la improvisación de soluciones pero, desconfiados de todo aquello ajeno a su círculo de pertenencia. Son leales en cuanto desarrollan la amistad pero incomprensivos para con las fallas de quienes no son sus íntimos. Algunas chicas jóvenes suelen contraer matrimonio con infantes de marina que están de estación un año, y de esa forma ingresan a Inglaterra. Una parte de esos matrimonios se deshacen, pero las jóvenes no regresan en general a Malvinas. Las familias están emparentadas entre sí al extremo de que es difícil para un isleño no tener un pariente cercano como compañero de trabajo, como jefe o como subalterno, lo cual naturalmente complica el ejercicio de la autoridad. Culturalmente el ámbito malvinense es limitado, aunque no existen analfabetos. Hay bibliotecas en las estancias y una biblioteca central muy bien provista en Puerto Argentino. Durante la última década la preocupación cultural se acentuó. El aislamiento provoca en el kelper timidez hasta entrar en confianza, y por eso suele ser impaciente en presencia de extraños. El pasatiempo más habitual consiste en ir al pub, donde se bebe cerveza y se juega a los dardos. Se practica muy poco deporte, sólo unos pocos partidos de squash, fútbol y bádmington.

Desde ya que estos usos, costumbres y valores no son comparables con los nuestros, aun cuando determinados aspectos puedan serlo con los de algunas poblaciones de la Patagonia y de Tierra del Fuego. El hombre que he tratado de describir es un hombre que se mueve con dignidad (excepto cuando no está sobrio); que se siente orgulloso de ser isleño, de compartir un ambiente sin polusión, ajeno a las tensiones que ve en los videos o en el cine que semanalmente funciona en el "Town Hall", en la iglesia anglicana o en las estancias. Siente que vive una democracia,

donde sus derechos son siempre respetados, aun cuando sea en la forma paternalista del estilo colonial. Se siente parte del "Imperio", y las novedades del deterioro del mismo parecen no haberle llegado. Recuerda con orgullo la visita del príncipe consorte en el yate "Britannia", y conmemora con seriedad a los héroes de la I y la II Guerra Mundial que partieron de las Islas. Para completar esta caracterización, baste citar la expresión común acerca de que una parte de los jóvenes que van a estudiar a Gran Bretaña, al finalizar su beca regresan añorando "el ruido del silencio". La excepción son aquéllos que cursan estudios superiores. Ese joven, si emigra, lo hará preferentemente a otra isla más grande: Nueva Zelandia o Australia.

Completan la composición de la comunidad los "expatriados". Estos, una vez desembarcados, ingresan de inmediato a un estamento típicamente colonial, que constituye un nivel social privilegiado compuesto casi exclusivamente por británicos que trabajan en la administración pública, en la FIC, en sanidad, educación, obras públicas, son asesores de pasturas o veterinarios, en la justicia o el servicio aéreo, son administradores de estancias —cuyos dueños a veces residen en Europa— o son aprendices en calidad de cadetes —~~la mayoría~~ [muchos] de éstos han pasado por una estadía en la estancia "El Cóndor" de Santa Cruz—. En este estamento están incluidos también los grandes terratenientes locales, como los Napier, los Felton, los Pitaluga, los Grant o la familia Turner. La mayoría de éstos han sido educados en Gran Bretaña y sus hijos son beneficiarios de becas estudiantiles para Inglaterra y, hasta 1982, para la Argentina continental. El trato del "expatriado" al *kelper* es cortés, paciente, paternal, superior y algo ~~despreciativo.~~ [despetivos]

Este estamento social vive una vida colonial típica. Tienen sueldos altos, cuyos montos son secretos normalmente, y esto les permite ahorrar. Cada dos años y medio les corresponden vacaciones en su lugar de origen por tres o cuatro meses. Su vida social contempla dos cenas al menos por semana de rigurosa etiqueta.

EL MONOPOLIO COLONIAL DE LA "FALKLAND ISLAND COMPANY"

Por sobre este ambiente reina la FIC. Heredera de la empresa que fundara Samuel Fisher Lafone, residente en Montevideo de origen inglés, y que vendiera sus acciones en 1851, controla actualmente el 46% de la tierra útil para el ganado lanar. Ultimamente ha entregado el 7% de las tierras de menor calidad de pasturas para agricultores locales. Existen en las Islas unas treinta y tres estancias —a las que se han incorporado cinco o seis nuevos campos como resultado del fraccionamiento de las tierras que entregó la FIC— ~~nacionales~~ [estancias] sólo tres comercializan la lana fuera del contexto comercial de la Compañía. Pero en todos los casos la recolección en el campo, el traslado al puerto, el uso del depósito y el traslado a Londres es por medio de la FIC. La existencia de esta compañía en las Islas, es consecuente con el modelo de desarrollo que el Imperio aplicó en las colonias. Se trató en todos los casos de empresas privadas con un monopolio asegurado que garantizaban el progreso de la región a la vez que se enriquecían favoreciendo a los capitales de la "City". Así existió en Canadá la "Hudson Bay", en la India la "Honorable East India Company", etc. etc. Sin tener en cuenta esto sería difícil de comprender el poder de la empresa en las Islas y el peso del *lobby* que ejerce en Londres.

La FIC creó y mantiene en Londres, en Lincoln's Inn, un Comité llamado "Falklands Island" que usa como lema una expresión muy usada en las Islas: "Keep the Falklands british". Su cabeza visible fue por muchos años el abogado Hunter Christie, quien personalmente creó el lobby del Parlamento, en ambas cámaras. Comenzó por editar un folleto del "Royal Institute of Internationals Affairs" llamado *"Falklands or Malvinas: the background to the dispute"*, donde naturalmente se relata el punto de vista británico y que carece de valor de investigación. El Comité tiene por fin salvar a la FIC de todo cambio y conservar el monopolio tal cual está en la actualidad.

GOBIERNO Y ECONOMÍA

El gobierno local o de ocupación es una estructura reducida, sin burocracia aparente y con responsabilidad sobre la sanidad, los servicios aéreos locales, las obras públicas, la justicia, la policía, la educación, los servicios esenciales y las finanzas. Cumple su cometido con una

S

dotación aproximada de 100 personas, sin contar los infantes de marina —que normalmente llegaban a 32 hombres con un mayor a cargo.

Las Islas exportan anualmente un promedio de 2300 toneladas de lana con poca flexibilidad para incrementar, manteniendo la calidad clásica. El vellón que se exporta es largo y limpio, y proviene de un promedio de 620.000 ovejas. Las pasturas no son todas rendidoras y para mantener el rendimiento se deben sacrificar alrededor de 20.000 ovejas anualmente. Se realizan pocas mejoras en los campos por los costos que arrastran. Teniendo en cuenta la monoproducción, los gobiernos de ocupación trataron de incentivar una diversificación. Los intentos no dieron resultado. Se intentó explotar la inmensa riqueza en algas, instalándose una planta experimental a cargo del ingeniero Fred Goosh, dependencia de la "Alginate Inc.", pero no prosperó debido a la insuficienca energética de la usina existente. También fracasó el intento de cría de visones y la producción de jabones. La pesca no se encaró comercialmente, y la que realizan en sus aguas buques factoría no utilizan el puerto como base excepto en emergencias o por relevo de tripulación. Finalmente se construyó una planta frigorífica en San Carlos, terminada en 1953, cuyo único uso hasta el presente fue ser campo de prisioneros argentinos entre el 14 de Junio y el 3 de Julio de 1982 —aún tiene varias bombas que no detonaron, lanzadas por los A—4B de la Fuerza Aérea Argentina— y que se bautizó en 1982 como el "Black Hole de Ajax Bay", por analogía con el "Black Hole" de Calcuta. En la actualidad funciona una pequeña planta de elaboración de cerveza y una fábrica de hamburguesas de pescado y de oveja, ambas en Puerto Argentino.

EL AISLAMIENTO

Hasta la aparición de los contactos regulares con la Argentina continental, fundamentalmente a partir de 1971, la población estaba conectada con el puerto de Montevideo por un viaje mensual, ocasionalmente quincenal, de la motonave "Darwin" propiedad de la FIC. Una vez por año recibía la visita de un buque tanque auxiliar de la "Royal Navy" que abastecía el gasoil para la usina y otros usos. En verano, al iniciarse la campaña antártica, operaban las naves del "British Antartic Survey" (BAS): RRS "Bransfield", RRS "John Biscoe" y el transporte polar

de la "Royal Navy", "Endurance". El aislamiento era real. La correspondencia arribaba una vez por mes y eventualmente dos; la única forma de evacuar a los enfermos era por medio del "Darwin", con lo cual aun los más graves podían tener que quedar hospitalizados sin atención adecuada hasta un mes.

Se sufría una vida aletargada, que ganaba ritmo sólo en los meses de octubre a marzo debido a la esquila y a las fiestas de fin de año, que incluyen tres días de carreras cuadreras en el hipódromo de Puerto Argentino. La presencia de las naves del BAS también hacía a las fiestas, aunque más no fuese por el desorden que aportaban sus tripulaciones. Ocasionalmente algún curioso argentino hacía un viaje en el "Darwin", recorría las Islas, hacía algunos amigos y se perdía para los malvinenses. Normalmente fueron bien tratados y pasaban a ser hombres de consulta para los argentinos que sólo conocían a las Islas por los libros. La población también solía referirse como a un cuento de amor al casamiento del sargento mayor de Marina Carlos Moyano con Ethel Turner, que como corolario provocó una emigración de malvinenses y un traslado de ovejas y peones para radicarse en la Patagonia (Felton, Scott, Mc George, etc. etc.). Los más antiguos kelpers recordaban asimismo al Padre Luis Migone de la Orden de Don Bosco y a las monjas del Colegio María Auxiliadora. Pero se trataba de contactos escasísimos y sumamente esporádicos.

Durante muchísimo tiempo los chicos que concurrían con becas al Reino Unido sólo veían a los padres en los meses de Julio y Agosto, y los expatriados contaban los meses que les faltaban para sus vacaciones cada dos años y medio. Durante el mismo período, lo que se importaba como alimento procedía de Montevideo, congelado o enlatado; la poca verdura fresca que podía introducirse apenas alcanzaba para matizar una dieta basada en la carne de oveja, el menú de los 365 días. La cosecha en las huertas familiares, y aún la un poco mayor de los establecimientos de campo son consumidas por sus dueños; sólo se venden, a amistades, papas y nabos. No hay pesca comercial; sólo se pesca por deporte, y su producto eventualmente se vende en alguna esquina que se comunica por la radio o, lo más probable, se regala.

La comunicación de la población que vive en el campo y aún de una parte significativa de la que vive en la capital, se realiza por un sis-

tema de radioaficionados, medio por el cual se reciben las noticias tanto como los chismes y horarios de buques y aviones y comunicaciones del gobernador o del secretario jefe del gobierno de ocupación. Por ese medio se recibe también atención médica a distancia. Existe además una radio local en Puerto Argentino —mediante parlantes a domicilio— que transmite noticias locales, música y en cadena las noticias de la BBC de Londres. Finalmente se edita un periódico —semanal o a veces quincenalmente— con las novedades de las Islas y en especial con editoriales que critican la acción del gobierno o las medidas de la metrópoli que las afectan o la presión de algún proyecto originado en Buenos Aires. Es un *tabloide* que no pasa del tamaño de un cuaderno de diez páginas que se financia basicamente con ofertas comerciales. Al ser el único medio escrito de comunicación tiene una gran demanda y se agota en término de horas.

UNA INFLUENCIA ARGENTINA CRECIENTE

Sin entrar a detallar todas las reclamaciones y actos reivindicatorios de la Argentina sobre su territorio insular malvinero —que requeriría un artículo especial— es indudable que la política argentina al respecto realizada con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial es lo suficientemente importante y significativa como para merecer una consideración particular. Producida la victoria aliada en la II Guerra Mundial, Gran Bretaña debe repensar su concepto de "imperio" aceptando la independencia de zonas que no puede controlar ni mantener su dominio desde la metrópli. Empobrecida, sacrificó su *status* quedando reducida a un papel internacional deslucido. Esta circunstancia es advertida y aprovechada por la Argentina para aumentar la presión de sus reclamaciones. Así es como se presenta un fuerte pedido de recuperación de las Islas ante las Naciones Unidas. El tema es tratado por el comité especializado denominado "Comité de los 24": *"Comisión para la información sobre territorios no autonómos"*. Finalmente, en diciembre de 1964, las Naciones Unidas emiten la Resolución 2065, que invita a los gobiernos interesados a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas. Es un [redacted] triunfo para nuestro país, y en julio de 1966 se inician las conversaciones en la capital inglesa. Más allá del resultado concreto e inmediato de las mismas, la Argentina no dejó caer en ningún momento la presencia del tema en todos los foros

Menos habitantes que los 6° tiene un monoblock cualquiera en Bs As — o una manzana de 20 pisos de la capital — es ilógico hablar de independencia

internacionales atinentes, creando opinión y buscando el apoyo de la comunidad internacional a nuestros objetivos de recuperación plena de la soberanía en las Islas Malvinas, en Georgias del Sur, Sandwich del Sur y las áreas marítimas correspondientes.

Esa es la acción diplomática que culminará, al cabo de dieciocho años de negativas e indiferencia del usurpador, en la recuperación incruenta de esa porción de nuestro espacio territorial, en vísperas de cumplirse ciento cincuenta años de la usurpación.

A partir de la nueva situación, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, además de mantener la presión diplomática en los ámbitos pertinentes, comienza a explorar formas de tener presencia en las Islas e influir en su población. Es un principio para el Gobierno Argentino que el nativo de las Islas es un ciudadano potencial, nacido en una porción de nuestro territorio cuya soberanía nos fue arrebatada por la fuerza por quien carecía de derechos y legitimidad para su posesión. En función de ello aceptamos la posición de las Naciones Unidas y actuamos teniendo en cuenta el interés del habitante y no sus deseos. Desde un primer momento la Argentina ofreció incorporar a los naturales de las Islas según salvaguardias expuestas en las Naciones Unidas. Estas salvaguardias fueron manifestadas y explicitadas en las rondas de conversaciones, particularmente a los interesados, que concurrían a las reuniones acompañando a la Delegación británica. Pero estas salvaguardias nunca se hicieron públicas a la población isleña en general. Se les ofrecía un *status* privilegiado para compensar su distancia con el continente.

La idea era consecuente con la forma generosa y desinteresada del ser nacional y de esto pueden dar fe los nacidos en las Islas que se radicaron en la Argentina continental, y actualmente trabajan o se jubilaron en el país. En todo momento fue voluntad argentina el impulsar las negociaciones por la posesión soberana dentro de los términos acordados por Naciones Unidas. Este era el gran esfuerzo encausado por la Dirección General de Antártida y Malvinas del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, que elaboraba propuestas más completas en cada rueda de conversaciones, evitando en todo momento estancamientos.

En este marco, el desarrollo de una política de apertura al isleño era fundamental, así como el incremento de la presencia y del prestigio ar-

gentino en las Islas. Desde este punto de vista, puede afirmarse que el verdadero instrumento de acción diplomática fue el establecimiento de relaciones económicas directas con las Islas. Esta fue la base para que además el Gobierno Nacional y los organismos oficiales y privados pertinentes, desarrollaran un conjunto de actividades en provecho de la población del archipiélago. A partir de 1971 este esfuerzo fue sostenido, y cubría un amplio espectro con base en lo económico pero incluía también cuestiones de índole sanitaria, de comunicaciones, cultural, de educación, turísticas y otros servicios.

En este proceso de 1971 a 1982 se sufrieron desalentadores bloqueos por parte de los expatriados británicos que ejercen la totalidad de los cargos de responsabilidad en el Gobierno de Ocupación y en un 75% de las empresas radicadas para la explotación lanar y en un 100% de los cargos importantes de la FIC. Este bloqueo fue realizado en forma tenaz a pesar de los beneficios crecientes que esos mismos sectores usufructuaban a medida que progresaba la integración con la Argentina continental. En honor de la verdad debe hacerse una salvedad en la persona del gobernador de ocupación Gordon Lewis —que se desempeñó entre 1971 y 1975— ya que durante su ejercicio los problemas no se originaron en su persona sino en sus segundos.

Por otra parte, como es natural en una coordinación de obras y empresas que abarcaban tantos aspectos y que partían de ámbitos políticos e institucionales tan diversos, no todo fue armoniosamente orquestado. Hubo acciones inoportunas de nuestra parte, pero fueron las excepciones. La comunidad nacional por momentos excedía la capacidad de recepción y asimilación del poblado con diferentes proyectos y manifestaciones, o complicaba programas, o faltó a veces elasticidad para atenuar la velocidad de nuestros proyectos ante coyunturas internacionales adversas. Finalmente hubo casos en que fue necesario abandonar algunos proyectos en marcha por resultar contraproducentes. De todos modos, la oposición de los expatriados se intensificaba en sus manifestaciones en relación directa a los éxitos que cosechaba nuestro accionar.

La enumeración de todos los proyectos oficiales y privados y citar a sus responsables sería una tarea que excedería por completo a esta nota, y por lo tanto me limitaré a los más representativos.

SE INCORPORA EL ESFUERZO ARGENTINO A LAS ISLAS

El cuadro de absoluto aislamiento de las Islas ya descripto comienza entonces a romperse de modo acelerado. Hasta entonces sólo algunos hechos aislados habían permitido un contacto con el resto de la Argentina. La primera sorpresa al respecto fue la *Operación Cóndor*, que consistió en el aterrizaje de un DC—4 de Aerolíneas Argentinas, del vuelo regular Buenos Aires—Río Gallegos, que fuera secuestrado y desviado a Malvinas creyendo que se dispondría de una pista adecuada para el aterrizaje. El avión quedó enterrado en la turba y costó un gran esfuerzo a la tripulación ponerlo en condiciones de despegar y retornar —vacío— a Comodoro Rivadavia. Todos los medios disponibles de la gobernación de ocupación debieron utilizarse para la recuperación del material aéreo. Entre los pasajeros se encontraba el gobernador de Tierra del Fuego, contraalmirante (R) Guzmán y el ministro de salud de Santa Cruz, comodoro médico (R) Julián del Intento. Ambos, mientras esperaban el rescate, que realizó un buque de la Armada, se alojaron en la residencia del gerente de la FIC, señor Barton.

Tiempo después tuvo importancia un reportaje que realizara el diario *Buenos Aires Herald*, el 30 de agosto de 1969, único diario argentino que llegaba regularmente a Puerto Argentino, en paquetes de 15 a 30 ejemplares. El artículo, sugerido por el entonces jefe comercial de LADE (Líneas Aéreas del Estado), mayor aviador militar Bloomer—Reeve, al director del matutino, fue realizado por Bonnie Tucker. El entonces director de LADE, brigadier Wáshington Pastor, y el subdirector, comodoro Carlos Favergiotti, manifestaron en el reportaje su convencimiento en torno a que la línea aérea de fomento patagónico que dirigían era un instrumento idóneo para efectuar un enlace regular con las Malvinas desde Comodoro Rivadavia. Ese reportaje fue llevado al gobernador Lewis por las autoridades de la FIC, posiblemente pensando en la cada vez más onerosa explotación del "Darwin" y en las ventajas del establecimiento de ese puente aéreo.

El último acontecimiento vinculante con el continente se produjo cuando el piloto civil Miguel Fitzgerald aterrizó, ~~a bordo de~~ en un Cessna "monomotor", en un campo baldío de las afueras de Puerto Argentino,

8

entregando una proclama y una bandera nacional, para regresar de inmediato al continente. En 1982 la bandera estaba en el museo local.

Estos eran los escasos antecedentes de intervención argentina en el territorio mismo de Malvinas, cuando comienza la acción ordenada y sistemática a que hemos hecho ya referencia. Se trata de un esfuerzo que realizó la Argentina, en general desconocido en el extranjero excepto en algunos centros diplomáticos especializados. Si hubiera existido una adecuada divulgación de este esfuerzo hubiera sido posible que el extranjero comprendiera nuestro cansancio ante la acción dilatoria del Reino Unido.

El primer paso en este establecimiento de comunicaciones no fue iniciativa de Relaciones Exteriores. El 16 de febrero de 1971 es evacuado, en un avión de búsqueda y rescate *Albatros* de la Fuerza Aérea Argentina, el guardafaro Mathew McCullen, a solicitud del gobernador Lewis y por sugerencia de un argentino residente, Reinaldo Reid. La operación requirió acuatizar en la bahía. El traslado fue cumplido con éxito, aunque a las dos semanas el paciente falleció en el Hospital Británico de Buenos Aires. Después de este hecho se despertó una profunda duda sobre la conveniencia de mantener el aislamiento de la población, circunstancia agravada por la inminencia de la venta del barco "Darwin" sin que se hubiera aún solucionado otro enlace alternativo con el continente.

Ese mismo año, según un acuerdo establecido en la ronda de conversaciones, una comisión del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, personal de la Fuerza Aérea especializado en construcción de aeródromos, en operaciones aéreas y en comercialización (de LADE), arribó a Malvinas en un nuevo vuelo del avión anfibio. La comisión permanece dos semanas en las Islas y se ajustan los detalles para la concreción de una línea aérea regular, con una frecuencia semanal, en aviones Fokker F—27. Esto requería de inmediato la construcción de una pista provisoria de no menos de 800 metros de longitud, medida mínima necesaria para el despegue y aterrizaje del turbohélice de 44 pasajeros. Para ello se ubicó el sector para emplazar una pista de material desplegado de aluminio, la cual sería instalada por la Fuerza Aérea Argentina hasta tanto, en dos años, el Gobierno de Ocupación construyese el aeródromo definitivo, con el cual podrían operar con carga completa los F—27 y eventualmente se podrían incorporar vuelos con el reactor F—28. La pista provisoria, al

Carlos Loucle - Luis González Balcarce - De Santis - Remorino - B-A

cabo de los dos años, se prolongó otros 150 metros, y sirvió casi cinco años por demora en la construcción de la definitiva por parte de Gran Bretaña.

En los acuerdos de comunicaciones se había pactado que el enlace marítimo quedaba a cargo de los británicos —dada su tradición naval— pero el Reino Unido ignoró su obligación, demostrando que en esa época carecían de interés por invertir fondos en las Islas.

Los vuelos regulares de LADE se iniciaron en aviones *Albatros* con [illegible] operaciones anfibias, trasladando sólo siete pasajeros con una frecuencia quincenal. En el interín la FIC vendió el "Darwin" y contrató una nave danesa que efectuaba abastecimiento de mercaderías y combustibles en tambores cuatro veces al año, frecuencia que en 1975 disminuyó a tres. El viaje de regreso lo hacía con la lana almacenada en los depósitos del muelle. Finalizada la pista provisoria, se inician los servicios regulares en Fokker F—27, que operan con una capacidad de carga penalizada por la falta de combustible en las Islas y también por la longitud de pista. La frecuencia era de un vuelo semanal y en una semana por mes se hacían dos vuelos. Para suplir la deficiencia de aeroquerosén, YPF construye una planta de JP1 o A1 (aeroquerosén), bautizada "Antares", la cual fue trasladada hasta las Islas en un buque de Transportes Navales, línea marítima de la Armada que opera con material naval y tripulación mercante. YPF provee también un vehículo cisterna para el abastecimiento del avión en pista. Esta operación significó destinar dos hombres de YPF con residencia por seis meses en Puerto Argentino.

Las naves de Transportes Navales y sus tripulantes se van haciendo populares y la población toma cada vez mayor confianza con los argentinos, se van formando lazos de amistad y cariño. Este es el trato que brindan y que reciben los operarios de la Fuerza Aérea Argentina que construyen la pista provisoria, los operarios de YPF y sus delegados, y por sobre todo, los tripulantes del F—27 que permanecen cada semana tres horas en el pueblo.

Como representante permanente del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, se acuerda el desempeño en las Islas de un miembro de la *Junta Consultiva Especial Residente*, que es un oficial de la FAA con el grado de Vicecomodoro, y que se releva cada dos años. Este funcionario responde ante el Ministerio a través del Subsecretario de Relaciones Ex-

a

teriores y de la Dirección General de Antártida y Malvinas, velando por la correcta realización de todos los proyectos y programas de desarrollo, y es enlace de Buenos Aires con el gobernador de ocupación. Al mismo tiempo es el jefe de la Agencia LADE. Para colaborar con él se destaca a un supervisor especialista como Jefe de Base y a un suboficial especialista en comunicaciones y control de aeródromo. En este aspecto responde ante la FAA. Todo este personal vive en las Islas con su familia. Es importante señalar el mérito del supervisor Mario Sassi, que voluntariamente permaneció cuatro años y medio a cargo de la Base Comercial.

Para el gobierno local de ocupación, el Delegado de RREE y su personal tienen una gran trascendencia, ya que a traves de él se canalizan las inquietudes locales y se suplen y atienden las necesidades urgentes o emergencias.

En 1975, YPF construye una ampliación de la planta "Antares", elevando su capacidad a 27 tanques, además de instalar una moderna estación de servicio —única existente en las Islas— y un laboratorio de control de calidad. Esta obra, que fue alentada por los ingleses, implica un trabajo notable. Se debe basar hasta cien técnicos, operarios y expertos en este tipo de construcciones, que permanecen nueve meses luchando contra las inclemencias del tiempo, la limitación de medios y la nostalgia. La construcción es sumamente compleja, ya que debe ser basada traspasando la capa de turba. Con este trabajo ya se inicia la primera reacción de la FIC, que organiza el *Falkland Island Committee* en Londres, a cargo del abogado Hunter Christie.

La obra culmina con el tendido de una cañería cuádruple desde la Planta hasta el muelle de la FIC. Se trata de una cañería compleja, con válvulas de seguridad y que permite una rápida descarga desde el buque tanque a los depósitos de aeroquerosén, nafta, gasoil y eventualmente querosén, si hubiese demanda. Pero entonces comienzan las actitudes obstaculizadoras de la FIC, quienes objetan la utilización de las cañerías amparándose en que no podrán operarse desde su muelle por resoluciones de la Compañía de Seguros —que ella misma representa—. Viaja un técnico de la Compañía de avala la decisión y que tampoco autoriza la prolongación de la cañería hasta el muelle del gobierno porque para ello debe pasar por territorio propio. Esta resolución incrementa para ello los

costos operativos y penaliza la descarga duplicando el tiempo de permanencia de los buques tanques.

A partir de este momento, la población es testigo de un endurecimiento constante pero controlado por parte de la FIC, pero no puede tomar partido por el compromiso grave que significa oponerse a la compañía.

No obstante la confraternización con la población es cada vez mayor. En 1974 se ofrece un espectáculo brindado por artistas argentinos que viajan en el ARA "Buen Suceso", encabezados por la señora Iris Marga, que es la única experiencia semejante vivida en las Islas. En el área educativa, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, en acuerdo con el Ministerio de Educación y Justicia, organiza un sistema de becas para chicos malvinenses; inicialmente en colegios bilingües de Buenos Aires, Córdoba, Tandil y luego se incorporan el Colegio Industrial de Río Cuarto, el agrícola de Río Grande, el Liceo Militar de Comodoro Rivadavia y el Liceo Aeronaútico de Rosario. Las becas son costeadas por el Gobierno Argentino y en algún caso por el gobierno de ocupación.

La empresa Citroën dona un vehículo y da un curso para su mantenimiento al mecánico de la aldea. La Policía Federal incorpora al curso de bomberos al Jefe del Servicio Contra Incendios del Gobierno de Ocupación. Se ofrece la posibilidad de realizar cursos sobre cualquier especialidad que haga al interés del malvinense. Se destinan dos profesoras de Castellano, las que se incorporan a la superintendencia local de educación e imparten clases en los dos colegios de Puerto Argentino, además de dictar cursos nocturnos para adultos. Las primeras profesoras fueron las hermanas María Fernanda y María Teresa Canas, cuya integación no estuvo exenta de dificultades, finalmente superadas. Tuvieron un desempeño excepcional y han sido siempre ponderadas.

En 1974 Gas del Estado realiza una exposición de artefactos a gas que cubren las necesidades de calefactores, calefones y cocinas. La comunidad es inmediatamente atraída, se venden numerosos artefactos, se instruyen a dos instaladores, se donan numerosos artefactos a instituciones, se construye una planta de almacenamiento de tubos y finalmente se organiza la provisión domiciliaria de tubos. En 1982 se encontraba en construcción una planta de llenado de tubos.

El servicio de Transportes Navales programa una escala regular cada tres meses, en Puerto Argentino, de su trayectoria Tierra del Fuego—Buenos Aires, para carga general, permaneciendo no menos de tres días en cada escala. Trae siempre a bordo un pasaje de 55 personas ávidas de conocer las costumbres locales y hacer compras.

La salud, regularmente atendida en el hospital local, con bastantes limitaciones técnicas aunque con un trato muy bueno, tiene el alivio del Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia, que pasa a ser el preferido de la población, no sólo por su cercanía sino porque evita el viaje a la Capital Federal, demasiado grande y bulliciosa para el temperamento local. Los clubes naúticos de San Isidro y de Ushuaia donan dos veleros de la línea "Grumete", que son trasladados en un viaje regular del STN, y se organizan regatas durante tres días. El material finalmente se deterioró por falta de mantenimiento.

El Automóvil Club Argentino organiza *tours* y habilita una agencia local de turismo asociada. Las Islas son incluidas en las escalas de los paquebotes de las líneas españolas e italianas. Un barco fletado especialmente por el Ministerio de Bienestar Social, el "Regina Prima", es el más esperado. En sus tres viajes se les permite embarcar estudiantes de Puerto Argentino mientras está en puerto y se los agasaja a bordo. Las orquestas del barco bajan a tierra y ofrecen conciertos de música de jazz en el salón comunal. El efecto es tan notable que el *Falkland Island Committee* reacciona y se presenta al Gobernador de Ocupación exigiendo que la nave enarbole la bandera inglesa de cortesía para autorizar a bajar el pasaje. Naturalmente RREE rechaza el pedido, la nave debe zarpar y no toca más el puerto local después del tercer viaje.

En 1975 la población es asombrada por una exposición preparada por el Instituto Salesiano de Artes Gráficas, que trasladó obras de Luis Seoane, Raúl Soldi, Castagnino, Leopoldo Presas, Bruno Verier, Horacio Butler, Julio Vanzó, grabados de Fernando López Anaya y una escultura de Naum Knop. Las obras fueron llevadas en un vuelo especial de LADE. Se trató de una actividad demasiado sofisticada para que la gran mayoría de la población la asimilase.

El director del Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia, doctor Cenoz, dispone la visita de especialistas por veinticuatro horas, en consultas gratuitas en las especialidades de oftalmología, traumatología y pediatría, que atendieron en casas particulares ya que el Hospital, presionado por el *Committee FI*, no les permitió el uso de sus consultorios. Estos servicios fueron no obstante aprovechados por la población. El doctor Ronald Crosby, veterinario, recorre las estancias ofreciendo sus consejos profesionales e introduce la inseminación artificial. Remonta y Veterinaria del Ejército dona reproductores para mejorar la especie equina existente y posteriormente fomenta la introducción de otros elementos caballares poniendo en contacto a los interesados de las Islas con cabañeros de la Argentina continental. Se introducen, como donación, 600 pinos del vivero de Trevelín, que son plantados en estancias y en casas de la capital.

En 1973, por gestión del ganadero de Comodoro Rivadavia señor Conrado Wisser, se adquieren 20.000 ovejas para faenar en el Frigorífico de Puerto Deseado y exportarlas luego a Grecia y Turquía. Esta operación sin precedentes se festeja con una comida en el mismo frigorífico, a la cual concurren autoridades de RREE, de la Provincia, de la Corporación Argentina de Productores de Carne (CAP) y de los estancieros de Malvinas que intervinieron. Las ovejas eran las que anualmente se sacrificaban arrojándolas al mar debido al poco rendimiento de las pasturas. La operación fue tan exitosa que el *Committee* ejerció especial presión para que no se repitiese. Posteriormente se realizó una operación similar a través del puerto de Punta Arenas, pero fue un fiasco porque la mitad de las ovejas no toleraron el viaje y lo convenido en precios no se cumplió. Para 1982, la *Falkland Island Sheep Owners Association* (FISOA) buscaba repetir la operación y darle continuidad.

Una tarea de gran aliento fue la "Campaña científica a las Islas Malvinas" organizada por la Sociedad Científica Argentina y promovida por su entonces presidente, el capitán de navío doctor Emilio Díaz. Se efectivizó entre noviembre y diciembre de 1974 y se actualizó en 1979. Los anales fueron solicitados por todas las estancias de las Islas y se transformó en elemento permanente de consulta.

Ante tanto avance de la influencia argentina en el territorio ocupado, el *Committee* incrementa su presión sobre el gobierno del señor Lewis, quien no obstante trata de mantener un equilibrio. Esta situación cambia con la acreditación del nuevo gobernador de ocupación, Neville French, que en la práctica se subordinó a los intereses y dictámenes de la FIC.

Ocasionalmente, además, el ambiente se endureció desde RREE y C a los efectos de procurar una reciprocidad entre los aportes y esfuerzos argentinos y los logros en función de nuestros objetivos nacionales. Esta reciprocidad se vio comprometida de manera especial durante el período en que el gobierno inglés construía la pista de asfalto definitiva, espacio de tiempo en el cual se establecieron unos ochenta operarios y técnicos contratados en Gran Bretaña, algunos de los cuales incluso vinieron con sus familias.

Fruto de esta ocasional tirantez, entre 1974 y 1976 se sufrieron 21 atentados contra la propiedad argentina y contra los empleados, amigos o simpatizantes de nuestro empeño. Algunos de estos actos vandálicos fueron insignificantes y aun cómicos, pero otros, en especial los que se orientaban a los medios técnicos y vehículos, pudieron haber tenido consecuencias serias.

A partir de la inauguración de la pista definitiva de 1275 metros de longitud, se alternaban en operación los aviones turbohélice F—27 y reactores F—28 de LADE, satisfaciendo holgadamente la demanda del mercado de pasajeros, incluidos el turismo, y las cargas. Ante solicitudes de apoyo especial se programaron, a un costo no comercial, vuelos de cargueros "Hércules C—130". El último paso que el gobierno de ocupación estaba dando, en 1982, era interesar a la FAA y a la Armada en la construcción de un muelle petrolero frente a la Planta YPF, con capacidad también para operar carga general.

LA SITUACIóN DIPLOMáTICA PREVIA A LA RECUPERACIóN DE LAS ISLAS.

Bajo la administración de la Primer Ministro M. Thatcher, en 1978, siendo secretario de relaciones exteriores del RU Lord Carrington —posterior secretario general de la OTAN—, el ministro Nicholas

Rydley —para nuestra escala de funciones, equivalente a secretario de Relaciones Exteriores— tomó contacto con el subsecretario Cavándoli proponiéndole intensificar las gestiones sobre Malvinas y reponer el nivel de embajadores a las respectivas representaciones diplomáticas, que estaban siendo llevadas entonces por los Encargados de Negocios, como un modo de mejorar la situación.

Comenzaron entonces a discutirse nuevas posibilidades, que llegaban a un "Lease Back System", al estilo de Hong—Kong, pero era imposible comprometer al "Foreing Office" en plazos aceptables; ésta no era la posición del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. En las rondas de conversaciones tomaban parte tanto expatriados como malvinenses. De los expatriados, casi todos —según nuestros conocimientos, todos— eran miembros del *Falkland Islands Committee*, empleados de la FIC o del gobierno o de alguna empresa propietaria de campos, cuya misión fue siempre distorsionar lo tratado ante la población. Esto se comprobó durante el período de recuperación.

Para el gobierno británico —en su declamación internacional— no hay dudas sobre su derecho a la soberanía, pero existe información interna del "Foreing Office" que contradice esto. En general en Europa y en los Estados Unidos conviven analistas que sostienen una y otra posición. Tal el caso del doctor Peter Sager, miembro del "Instituto Suizo del Este", que cree indiscutible la posición británica, expuesta en su libro "El caso ejemplar de las Falklands". En oposición está el concepto del doctor Rudolf Dolzer, catedrático de la Universidad de Heidelberg, expuesto en su libro "Der Wölkerrechtliche Status der Falkland Inseln (Malvinas) im Waldel der Zeit", desafortunadamente no traducido al castellano o al inglés, pero que ha preocupado seriamente a la Universidad de Oxford. Entre los estudiosos estadounidenses, el autor clásico a favor de nuestra posición ha sido el profesor Julius Goebel, que expuso su teoría en su libro "The struggle for the Falkland Islands", en contraposición a una cantidad de analistas que defienden la posición inglesa, su madre patria, con la cual tienen en general una subordinación intelectual.

Al promediar el año 1980 la intención de la Delegación Argentina a las rondas de negociaciones —por entonces en Nueva York— fue dejar en claro al gobierno británico tanto como el sub—ciudadano malvinense que la paciencia argentina había llegado a su límite y que ya no se acepta-

12

rían promesas sin cumplimiento en materia de soberanía, lo cual produciría tensión en las relaciones bilaterales. Se trataba de buscar una simetría de compromisos y de esa forma también obligar a que se corriera el velo sobre muchos de los temas que se trataban en las rondas de conversaciones, exigencia que siempre interponía el "Foreing Office" para evitarse roces en el Parlamento inglés que de hecho se transmitirían al frente interno por intermedio del *Falkland Island Committee*. En la puja se entrometían además los intereses chilenos, alentados por el *Committee* e impulsados en el Parlamento por el *lobby* de Londres. Los británicos invocaban también con frecuencia sus compromisos con la Comunidad Económica Europea para el trato de cuestiones inherentes a las zonas marítimas adyacentes a cualquier isla marítima. Pero de hecho esto no podía alegarse en tanto la transferencia de soberanía era lo que estaba en juego.

Por otra parte era notoria la ignorancia británica en cuanto al valor económico de Malvinas, su riqueza potencial, los capitales requeridos para su explotación, la disponibilidad potencial de los mismos y los riesgos que deberían correr. Las dudas o desconocimiento sobre este tema no son sólo británicas. Los soviéticos mantienen en la zona, desde hace casi veinte años, al barco de investigación "Academic Kniepovich", de modo parecido a como alemanes, polacos, etc. mantienen presencia regular, esporádica o permanente, sobre la zona de naves de investigación.

Con lo expuesto se sintetiza el panorama diplomático, sus problemas y posibilidades, al momento de la recuperación incruenta por parte de la Argentina de parte de su territorio nacional ocupado, las Islas Malvinas.

La Argentina podía sentirse defraudada con razón en la cuestión Malvinas. Se había actuado con honestidad y dedicación. Habíamos actuado como si nuestros oponentes tuvieran una similar disposición. Terminamos comprobando que los contratiempos y percances que enfrentábamos eran el resultado lógico de una acción dilatoria, deshonesta y totalmente congruente con la idiosincracia de la corona británica en lo que hace a su política exterior. Sea ésta con la China, la India, España o cualquier otro lugar de la Tierra. Podrá quedarnos siempre la duda en cuanto a la oportunidad de demostrar nuestro agotamiento, pero eso debe ser materia de otro análisis.

EL GOBIERNO MILITAR DE LAS ISLAS MALVINAS
(4 de Abril de 1982 hasta la capitulación)

El día 2 de Abril el hartazgo argentino llegó a su límite. Esta situación y el riesgo que entrañaba le fue comunicada al Foreign Office por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Hubo naturalmente un detonante que colmó la situación y fue el origen concreto de esta guerra no declarada, que fue la gestión de la empresa Davidoff en Georgias del Sud a raíz de un contrato de desguace del resto de una factoría de ballenas en dichas islas. El izamiento de la bandera argentina provoca una escalada de hechos que culmina con la amenaza de movilización por parte de Gran Bretaña. Esto precipita la decisión argentina de reforzar la fuerzas en el territorio ya recuperado y crea la inevitabilidad del enfrentamiento, no tanto por lo que pasa en las islas sino por lo que está en juego más allá de las islas.

Producida la recuperación se instala el gobierno argentino en las Islas nuevamente tras casi ciento cincuenta años de usurpación. La eficiente administración del Gobierno Militar del General Benjamín Menéndez fue la gran desilusión de nuestros críticos en el Viejo Mundo. Existían otras expectativas, tales como que dicha administración estuviese a la altura de las críticas que sufríamos por el tema de derechos humanos. Sin embargo la Argentina no resaltó este hecho del mismo modo que luego aceptó mansamente la campaña desmalvinizadora. Lo más insólito es que nuestro comportamiento a través de dicha gestión fue inevitablemente ponderado en el Exterior, en particular por la Cruz Roja Internacional y aún por los propios británicos, incluyendo al ex—Gobernador de Ocupación Rex Hunt. El plan para el Gobierno Militar no tuvo mucho tiempo de preparación pero fue bien implementado por un equipo de hombres que recurrió a la lógica, al sentido común y a la experiencia personal y profesional. En todo momento se procuró dar continuidad al proceso de relación e integración con los isleños que estaba llevando la nación, y desde los puntos ya alcanzados proyectar innovaciones que aseguraran los intereses de los habitantes más que sus deseos. No se intentó crear una estructura especial sino que se montó sobre la estructura ya existente, que garantizaba ubicación física, disponibilidad de comunicaciones, personal de isleños ya trabajando y con experiencia y se aseguraba que no se produjera un vacío de autoridad y de decisiones. Esta resolución no

13

podía ser objetada por las Convenciones de Ginebra ni estaba reñida en lo más mínimo con los usos y costumbres de la guerra.

Las presiones comenzaron a sentirse de inmediato. Las propias Fuerzas Armadas fueron uno de los factores, la población nativa fue otra, los expatriados, que fue sin duda y con mucho la más fuerte, con el trasfondo permanente del Comité FI. Lo notable es que en la población había un estado de ánimo conflictivo, pero no hacia nosotros sino hacia la gobernación inglesa y los consejos legislativos y ejecutivos. La credibilidad hacia el gobierno de ocupación se afectó sensiblemente al conocerse que el ex—Gobernador de Ocupación Hunt no había difundido lo sucedido en las últimas rondas de conversaciones ni hecho saber las ofertas argentinas para con la población *kelper*. Aún más, hubo quienes criticaron a Hunt por haber provocado el incidente de Georgias.

La primera acción de gobierno consistió en disponer la evacuación sin cargo —vía LADE, Aerolíneas y Austral— de los ingleses con cargos en el gobierno de ocupación, excepto los médicos, los maestros y los enfermeros, aunque se les ofreció la oportunidad de hacer uso de la facilidad. También se extendió el ofrecimiento a ~~todo~~ un malvinense que mantuvo un enfrentamiento con las autoridades de la Policía Militar y se transformó en alto riesgo. El estanciero Luxton se transformó de ese modo en héroe sin mayor esfuerzo. Sólo quince nativos optaron por salir de las Islas, lo que se sumó a los 65 británicos. Los residentes en general mostraban más miedo a la reacción británica que a la Argentina. De hecho no puede pensarse en que tuvieran simpatía por nosotros, que representábamos un cambio inesperado en su mundo, pero tampoco existió hostilidad manifiesta ni miedo notable excepto en muy pocas personas que provocaron reacciones de represalia militar. Pero fueron incidentes aislados, todos bajo control y atenuados rápidamente por la Gobernación Militar. Y al fin los isleños tuvieron razón. Los únicos que murieron, entre los residentes, —un inglés y dos malvinenses— fueron víctimas del cañoneo naval de la *Royal Navy*. Entre ellos predominaba la idea de que la *Task Force* no dudaría en bombardear la aldea de Puerto Argentino para obtener una victoria.

En definitiva la idea de la administración militar argentina fue continuar con un plan de trabajo que ya había dado los frutos benéficos de

la integración y el mejoramiento real de la vida malvinense, aunque las condiciones de la guerra limitaron sus posibilidades.

EL FUTURO

Aún está pendiente una detenida reflexión y análisis de la nueva situación producida en Malvinas y el Atlántico Sud a partir de la recuperación de parte de nuestro territorio nacional. Es necesario sopesar en dicho análisis el apoyo de los EEUU y de la Comunidad Económica Europea a Gran Bretaña, y el carácter de "tratamiento ejemplar" a una nación díscola que tuvo la guerra. En los hechos se ha tratado también de establecerle un límite a la soberanía de una Nación clave para el futuro debido a la posición geográfica que ocupa, que controla la unión de los dos mayores océanos del mundo, más aún con la perspectiva inminente, menos de una década, del traspaso del control del Canal de Panamá a manos panameñas.

El 2 de Abril de 1982 los argentinos, hartos tras 150 años de usurpación, decidimos hacer la historia nuestra, no permitir simplemente que otros la diseñen por nosotros para luego escuchar frases hechas para justificar la apatía y el temor de excedernos. De haber sido más regular en nuestra historia esta actitud, la Argentina estaría ya en una posición disuasiva, haciéndose respetar en todos los terrenos porque no toleraría ingerencias en sus intereses. Se trata, por supuesto, de una simplificación excesiva de la cuestión, que es compleja y vasta, y que en los hechos debe acompañarse con muchos otros elementos de afirmación nacional, pero un elemento lleva al otro si en la base existe un carácter firme que sólo se somete al interés nacional.

Para resolver, por segunda vez, la recuperación de las Islas Malvinas es imprescindible tener en claro nuestra realidad y la proyección que ella nos permite, ponderando los ámbitos en los que tenemos que conseguir apoyo o conciencia. Vivimos en un área del mundo alejada de las tierras pobladas, en el extremo de un continente que se proyecta hacia la Antártida y donde se unen los océanos Atlántico y Pacífico. *Ahí* reside nuestro factor de poder para el resto del mundo. Estamos en una posición geográfica externa a las masas continentales y podemos fácilmente ser obviados por un tiempo. Sin socios seguiremos demorados en nuestra evolución

y continuaremos viendo cómo otros crecen. Y sin embargo son pocas las naciones en el mundo que tengan una población tan homogénea, un territorio tan potencialmente rico, aunque con una densidad poblacional muy baja, aislada de las zonas de conflicto permanentes y con un clima casi ideal para la vida. Sólo falta realizar un proyecto que tenga en cuenta estos lujos para transformar a la Argentina en un país promisor.

La problemática Malvinas está muchísimo más presente en el mundo que antes de 1982. No desperdiciemos esta realidad. Expliquemos por qué existió y qué nos impulsó al 2 de Abril de 1982. Ese ha sido en buena medida el propósito de estas páginas, pensando además que con ello tal vez se presta un servicio a una mejor comprensión de la situación de nuestra Patria en relación al Atlántico Sur y la Antártida.

* * *

ANEXO I

Posesiones de la FIC en las Malvinas a 1982

Oficinas Administrativas en la Capital
Muelle (único operable)
Depósitos del muelle
Depósito de combustible y surtidor
Taller de carpintería de obra
Supermercado West Store
Compañía importadora de vehículos y repuestos
Compañía de seguros
Agencia de Viajes y Representación IATA
50 % de la motonave que hace el recorrido interislas (el resto es propiedad de la compañía que vende la lana en Londres)
Representación de la *Royal Navy*
Dos remolcadores medianos
Cuatro barcazas para alijo de combustibles
20 % de las viviendas de la Capital
Dos frigoríficos
Matadero y distribuidora de carne

Las estancias "Darwin", "Walter Greek", Fitz Roy, Green Patch, North Arm, "Port Stephens", "Fox Bay West", "Speedwell", "Lively", y "Ble Bleaker" (Stock promedio de animales: 280.000 ovejas, 3.500 vacunos, 1.100 caballos; personal de estancias: 195 familias (585 personas); personal de la capital: 100 familias (250 personas).

ANEXO II

Sobre el Flakland Islands Committe

Para mejor esclarecer las tareas y los objetivos del Comité FI y su funcionamiento se transcribe parte de la nota del Dr. Glyn Williams, fechada el 19 de Octubre de 1975, y producida en su carácter de Jefe del Departamento de Teoría Social e Instituciones de la Universidad de North Wales, con relación al tema Malvinas: "Para comprender la situación se deben destacar varios puntos. Casi la mitad de la población de las Islas consiste en personal contratado cuyo período de permanencia y compromiso con la Islas es corto. Esto deja a unos cuantos cientos de isleños que están directamente comprometidos. Están casi exclusivamente empleados por la FIC, que mantiene un virtual monopolio en la economía de las islas y opera a un nivel de explotación un poco mejor que feudal. Es esta Compañía, no los isleños, la que mantiene el efectivo *lobby* en Estminster, consistente en un puñado, mayoritariamente conservador, de miembros del Parlamento. Esta compañía tiene la más cruda intención de mantener su posición haciendo circular panfletos con afirmaciones incorrectas y difamatorias acerca del gobierno argentino. Estas afirmaciones han sido transmitidas aun por el sistema de radio de las islas, que es de propiedad estatal. En el presente los isleños están obligados a vivir en lo que virtualmente es un ambiente medieval. Ni un solo camino ha sido construido mientras que lo que es usualmente considerado por el gobierno británico como servicios esenciales para cualquier población, en las islas es rudimentario por decir poco. El contacto del poblado con el mundo moderno depende de sus contactos con la Argentina continental, donde el hospital necesario, la mejor educación, las comunicaciones y otras facilidades son frecuentemente usadas por el isleño. Hay más de 13.000 súbditos británicos viviendo felizmente en la Argentina y no hay por qué creer que los 800 (sic) isleños sufrirán alguna

privación si las islas fuesen administradas por la Argentina, mientras que casi seguramente su calidad de vida mejorará. Este es un hecho reconocido por un número creciente de isleños. Quizás ya sea tiempo de que el gobierno colonial termine sin que eso pueda suponerse condenar a la población".

ANEXO III

Pautas a las que se ajustó el Gobierno Militar de Malvinas

1) Que la recuperación de las islas no perjudique al nativo
2) Atender a que la posición argentina en las Naciones Unidas sobre el tema de los habitantes residentes es obrar según el interés de los mismos pero no según sus deseos.
3) Tener en cuenta las salvaguardias que el Ministerio de Relaciones Exteriores había ofrecido con respecto a los habitantes residentes.
4) Que la integración de la ex—colonia al sistema de gobierno nacional se haría por etapas en el mediano plazo.
5) Buscar el reemplazo de la FIC
6) Incorporar elementos económicos que favorezcan a los malvinenses (bancos, créditos, etc.)
7) Reemplazo de los pilotos ingleses que operan el FIGAS (Servicios Aéreos Locales).
8) Reemplazar a los mecánicos de mantenimiento del FIGAS que son suboficiales en actividad de la R.A.F.
9) Favorecer la repatriación de los británicos.
10) Reemplazar al consejo legislativo y ejecutivo por personas más afectas a nuestros países.

Sobre las Malvinas y los oportunistas

Transcribimos a continuación una carta de los lectores del diario "La Nación" del 29 de Julio de 1988, cuya elocuencia exime de mayores comentarios.

"Señor Director:

Hace algunos días el doctor Eduardo Angeloz se refirió a la decisión de recuperar las Islas Malvinas como a la "funesta idea de un general borracho de retomar las Malvinas por las armas".

Resulta de extremo interés recordar qué pensaba y expresaba el mencionado señor en abril de 1982. Para ello cabe reproducir la Declaración de la Unión Cívica Radical de Córdoba, presidida en ese entonces por el señor Angeloz, que dio a conocer el mismo 2 de abril. Es la que sigue:

"El acontecimiento que conmueve con patriótica emoción a la Nación entera sirve para poner de manifiesto que en los grandes rumbos, en las orientaciones supremas de la Patria, nos conjuncionamos todos cuantos la seguimos venerando, porque ella está por encima de los hombres, de los grupos y de los errores generacionales.

"Argentina ha recuperado en ejercicio legítimo de sus derechos históricos su soberanía enervada en su realidad hasta ayer, sobre las Islas Malvinas y Georgias del Sud. Agotadas las instancias del diálogo, estériles las voces permanentemente levantadas en los foros internacionales y frente a una nueva actitud de soberbia ratificatoria del despojo, fue menester acudir a las vías de hecho. Y así se hizo. Cuando los argumentos del derecho justo encuentran oídos sordos en los poderosos, no resta otro camino a los pueblos como a las personas que restablecer el equilibrio y la verdad de la historia, con los derechos emergentes, a mano propia.

"La gesta que cierra un ciclo de casi un siglo y medio de burlas a la soberanía nacional, encuentra férreamente homogeneizado a un pueblo orgulloso de su pasado y, en las dificultades de un difícil presente, tiene confianza en la restauración de sus valores morales que se traducirá en un venturoso porvenir para la Patria.

"Y por sobre la heroica acción de armas, viril y arrojada, debe verse la impulsión del valor moral de la conciencia de la nacionalidad, que agotadas las vías pacíficas que son la norma habitual de su ubicación en la política internacional, se transforma en el hecho.

"En toda su trayectoria, permanentemente, la Unión Cívica

16